The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

ANNUAL REPORT '99

for the fiscal year ended December 31

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. manages an international toll bridge system between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. functions as a joint venture under the terms of an agreement between the crossing owners, The Federal Bridge Corporation Limited and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation

The SIBC's objectives are to:

- *operate and maintain an international toll bridge system*
- *ensure the safe and efficient movement of vehicle traffic and the protection of the environment; and*
- *return annual financial surpluses to the owners.*

102-04151/

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

May 10, 2000

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. for the fiscal year 1999.

Respectfully yours,

Michel Fournier
President and Director

GENERAL MANAGER'S REPORT

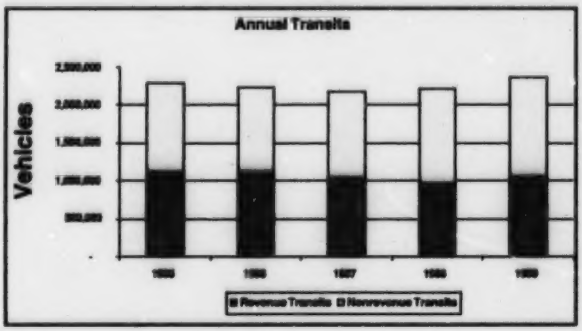
TRAFFIC

The Seaway International Bridge Corporation Ltd. operates a major international toll crossing with great importance to the economies of Eastern Ontario and Northern New York.

There were 2,378,864 vehicle crossings recorded during 1999. This represents a 7.6% increase over the volume of traffic in 1998. We attribute this traffic growth, in part, to the operation of a casino in Northern New York State (Hogansburg).

As part of the original expropriation of reserve lands for construction of the crossing, the SIBC provides bridge passes to the Mohawks of Akwesasne. These passes allow for free transit of the crossing. The percentage of non-toll traffic continues to grow. More than 55 percent of all bridge traffic is toll free.

1999 marked the first year since 1992 that the number of paid transits increased.



OPERATIONS AND MAINTENANCE

1999 marked the first full year of operations as a subsidiary of the Federal Bridge Corporation Limited.

In May 1999, travellers were offered a new toll payment method to replace the sale of discounted ticket books. The new system allows customers to deposit money in advance, and to deduct the value of the transit by presenting an individually barcoded card. Customers receive the same toll discount as previously offered for tickets. The Corporation benefits by faster transactions and reduction of waste paper. Customer acceptance was immediate and enthusiastic. More than 7000 of these cards are now in use.

Negotiations between SIBC and the Federal Bridge Corporation Limited with Mohawk leaders failed to result in an agreement for the use and administration of bridge passes. In October, several tribal members removed a traffic barrier and erected their own gate alongside the Corporation's toll plaza. The SIBC and the Federal Bridge Corporation Limited are working with the Mohawks to resolve this issue.

The SIBC started a $100,000 road improvement project to improve safety and traffic flow at the Cornwall Island crossroads. The project will be completed in 2000.

SIBC maintenance crews completed a project to increase the strength of the South Channel Bridge by replacing critical elements of the stiffening truss. This project ensured the long-term durability of the structures, but it did not result in a higher load posting than the current 52.2 Tonnes.

Maintenance crews initiated a program of recoating the towers of the south channel bridge. This work involves enclosing the towers, removing existing coatings by abrasive blasting, and spray painting the new coating. Other portions of the structure will be similarly recoated in future years.

Operations were not affected by any Year 2000 computer problems.

FINANCES

Financial results exceeded expectations. This was primarily due to the increase in traffic noted above.

Net toll revenue for 1999 was $3.021 million, $335 thousand higher than toll revenues collected during 1998.

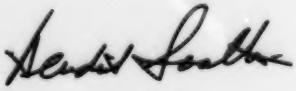
The Corporation realised an excess of revenues over expenses of $588 thousand compared to the previous year's figure of $444 thousand.

The SIBC was able to repay a portion of its outstanding liability to the Federal Bridge Corporation Limited. The repayment reduced total debt to the venturers to $1.7 million. The SIBC cannot make further payments to reduce the principal, because of the need for cash to pay for planned maintenance work.

OUTLOOK

Future maintenance works will represent a financial challenge to the SIBC and the joint venture partners. An engineering analysis, performed in 1999, identified significant benefits that would be achieved by replacing the high-level north channel bridge with a shorter, low level structure. The SIBC will continue to explore this option.

The SIBC forecasts that the volume of paid traffic will remain similar to 1999 levels. Revenues will increase by approximately 1% per year because of higher volumes of truck traffic. Free traffic will continue to grow as a proportion of total traffic.



Hendrik Saaltink, P. Eng
General Manager

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

MANAGEMENT REPORT

The accompanying financial statements of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and all information in this annual report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the annual report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded. The system of internal control is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises these responsibilities with the assistance of the Audit Committee of the Board, which is composed of three directors who are not employees of the Corporation.

The Audit Committee meets with management, the internal auditor and the Auditor General of Canada, the external auditor, and also reviews and recommends to the Board the approval of the Corporation's annual financial statements. In addition, the external auditor has full and free access to the directors of the Corporation.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.

Michel Fournier
President and Director

Gerard Lalonde
Treasurer

Cornwall, Ontario
March 3, 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. as at December 31, 1999 and the statements of revenues and expenses and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1999 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations and the articles and by-laws of the Corporation.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
March 3, 2000

Balance Sheet as a

ASSETS

	1999	1998
Current		
Cash and short-term investments (Note 3)	$ 1,028,168	$ 978,881
Accounts receivable (Note 4)	123,414	86,314
Goods and Services Tax refundable	4,093	8,410
	1,155,675	1,073,605
Capital assets (Note 5)	519,518	328,317
Deferred major repairs (Note 6)	754,565	949,658
	$ 2,429,758	$ 2,351,580

The notes are an integral part of the Financial Statements.

Approved by the Board:

President and Director

December 31, 1999

LIABILITIES

	1999	1998
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 4)	$ 203,530	$ 85,128
Deferred revenue	127,588	125,636
Clients' deposits	64,223	64,635
	395,341	275,399
Long-term		
Due to venturers (Note 7)	1,707,017	1,749,371
Debentures payable (Note 8)	8,000	8,000
Accrued employee termination benefits	311,400	310,810
	2,026,417	2,068,181

SHAREHOLDER'S EQUITY

Capital stock		
Authorized - 50 common shares with a par value of $1,000 each		
Issued and fully paid - 8 common shares	8,000	8,000
	$ 2,429,758	$ 2,351,580

Vice-President and Director

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Revenues		
Tolls	$ 3,020,640	$ 2,686,073
Rentals	125,749	120,035
Interest	50,887	55,952
Other	4,946	9,480
	3,202,222	2,871,540
Expenses		
Maintenance	1,053,360	983,706
Toll collection	635,939	663,222
Administration	514,711	433,653
Amortization of capital assets and deferred major repairs	332,162	269,640
Interest on due to venturers (Note 7)	78,132	76,876
	2,614,304	2,427,097
Excess of revenues over expenses for the year	$ 587,918	$ 444,443
Allocation of excess of revenues over expenses for the year as per the joint venture agreement (Note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	$ 293,959	$ 222,221
The Federal Bridge Corporation Limited	293,959	222,222
	$ 587,918	$ 444,443

The notes are an integral part of the Financial Statements.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Operating activities		
Excess of revenues over expenses, before allocation to venturers	$ 587,918	$ 444,443
Adjustments for:		
Provision for employee termination benefits	35,204	34,346
Amortization of Capital Assets and deferred major repairs	332,162	269,640
	955,284	748,429
Net Change in the Following Items:		
Increase in Accounts Receivable	(32,782)	(34,126)
Increase (decrease) in Accounts Payable and Accrued Liabilities	117,989	(46,146)
Increase in Deferred Revenue	1,952	6,011
Payment of Employee Termination Benefits	(34,616)	-
Cash Flows from Operating Activities	1,007,827	674,167
Investing Activities		
Additions to Capital Assets	(328,270)	(57,565)
Cash Flows used in Investing Activities	(328,270)	(57,565)
Financing activities		
Payments of amounts due to venturers	(708,402)	(309,366)
Increase in Interest Payable to venturers	78,131	76,876
Cash Flows used in Financing Activities	(630,271)	(232,490)
Net Increase in Cash and Short-term Investments	49,287	384,112
Cash and Short-term Investments, Beginning of the Year	978,881	594,769
Cash and Short-term Investments, End of the Year	$ 1,028,168	$ 978,881

The notes are an integral part of the Financial Statements.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Notes to Financial Statements
December 31, 1999

1. Authority and activities

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC) was incorporated under the *Canada Corporations Act* in 1962 and was continued under the *Canada Business Corporations Act*.

Until October 1, 1998, SIBC was a subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA). In the context of the commercialization of the St. Lawrence Seaway and in accordance with a directive of the Minister of Transport, issued pursuant to subsection 80(1) of the *Canada Marine Act*, SLSA's right, title and interest in SIBC were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL). SIBC is now a subsidiary of FBCL, a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*.

While a subsidiary of SLSA, SIBC was subject to certain sections of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, which dealt primarily with fees that may be charged. Since the repeal of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, these sections continue to apply by virtue of regulations issued under the *Canada Marine Act*.

The purpose of SIBC is to operate and manage the international crossing between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York based on a September 1957 joint venture agreement between SLSA and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). The crossing comprises two high level bridges, the North Channel Bridge and the South Channel Bridge.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles used in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

Excess of revenues over expenses

Excess of revenues over expenses is distributed based on a formula specified in the joint venture agreement as described in Note 7. The excess of revenues over expenses represents amounts collected on behalf of FBCL and the SLSDC, and does not constitute a profit for the Joint Venture.

Foreign currency translation

Toll charges for use of the bridge are accepted at par in U.S. and Canadian currency. Transactions in foreign currency, essentially tolls collected in U.S. dollars, are converted into Canadian dollars at the exchange rate in effect on the transaction date.

Short-term investments

Short-term investments are recorded at cost.

Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. These assets include moveable and removable assets acquired to operate the bridge. The cost of the North Channel Bridge is recorded in the books of FBCL. The cost of the South Channel Bridge is recorded in the books of FBCL (32%) and the SLSDC (68%).

Costs, borne by the Joint Venture, that are improvements to the NorthChannel Bridge which are required for operational efficiency and to ensure its reliability are capitalized if they enhance the service potential of the capital asset. Payments made on behalf of the venturers for the costs of major repairs and betterments to the South Channel Bridge are the direct financial responsibility of the two venturers and, as a result, are not recorded as capital assets or expenses in the financial statements of the Joint Venture.

Amortization of capital assets is based on their estimated useful life and is calculated on the straight-line method at the following annual rates:

Automotive	10% and 20%
Maintenance equipment	10% to 20%
Office and toll equipment	10% to 20%
Buildings	5% to 10%
Bridge equipment	5%
Remedial works	4.8% to 10%

Deferred major repairs

Deferred major repairs to the North Channel Bridge are recorded at cost and are amortized using the straight line method over the estimated 10-year useful life.

Employee termination benefits

Most of the employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under the conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the employees become entitled to the benefits. The termination benefits correspond to the higher of a week's salary for each year of service up to a maximum of 28 weeks or 75% of the employee's accumulated sick leave days.

Pension plan

Employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Joint Venture. These contributions represent the total pension obligation of the Joint Venture and are recognized in the accounts on a current basis. The Joint Venture is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Deferred revenue

Revenue from the sale of toll tickets and debit cards are deferred until their redemption within a two-year period from the month of sale. Proceeds received relating to toll tickets that are still unredeemed after that two-year period are recorded as toll revenue.

Client deposits

Security deposits from charge account customers are retained by the Joint Venture. The amount secured is an estimate of three months transit costs. Deposits are returned to the customer without interest when accounts are closed.

3. Cash and short-term investments

In the course of its normal activities, the Joint Venture invests its temporary excess funds in short-term deposits in Canadian financial institutions. As at December 31, 1999, the Corporation had $901,652 invested in short-term deposits and Canada Treasury Bills ($786,296 in 1998). The rate of return on short-term investments varied between 3.7% and 4.9% during the year (3.9% and 5.85% in 1998). The Joint Venture also earns interest at prime less 2.5% on its cash in the bank when the monthly balance exceeds $100,000. The amount recorded approximates fair value.

4. Accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

5. Capital assets

	1999		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 209,272	$ 199,887	$ 9,385
Maintenance equipment	650,073	313,179	336,894
Office and toll equipment	580,247	514,169	66,078
Buildings	68,815	28,924	39,891
Bridge equipment	40,007	26,005	14,002
Remedial works	97,834	44,566	53,268
	$1,646,248	$1,126,730	$ 519,518

	1998		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 209,272	$ 193,376	$ 15,896
Maintenance equipment	321,802	223,044	98,758
Office and toll equipment	580,247	483,767	96,480
Buildings	68,816	25,856	42,960
Bridge equipment	40,007	24,004	16,003
Remedial works	97,834	39,614	58,220
	$1,317,978	$ 989,661	$ 328,317

6. Deferred major repairs

Deferred major repairs represent the cost of major rehabilitation projects completed in 1995 which maintain the reliability of the North Channel Bridge over future years.

	1999	1998
Cost	$1,886,413	$1,886,413
Accumulated amortization	1,131,848	936,755
Net book value	$ 754,565	$ 949,658

7. Due to venturers

As per the Joint Venture agreement, the annual excess of revenues over expenses is to be distributed equally between the venturers. In addition, interest is credited on the balance due to venturers. Finally, major repairs and/or betterments incurred to assure the reliability of the South Channel Bridge are to be borne by FBCL and the SLSDC in the ratio of 32% and 68% respectively.

The amounts due to FBCL and the SLSDC are calculated as follows and will be paid as funds become available:

	FBCL		SLSDC		Total	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
Balance due at beginning of year	$ 1,385,461	$ 1,242,425	$ 363,911	$ 294,994	$ 1,749,372	$ 1,537,419
Interest credited	57,836	61,910	20,295	14,966	78,131	76,876
Allocation of excess of revenues over expenses	293,959	222,222	293,959	222,221	587,918	444,443
	1,737,256	1,526,557	678,165	532,181	2,415,421	2,058,738
Payments made during the year - Remittance of a portion of prior years' excess of revenues over expenses	400,000	—	—	—	400,000	—
- Interest Paid	57,836	61,910	—	—	57,836	61,910
- On behalf of FBCL and SLSDC to the South Channel Bridge	80,181	79,186	170,385	168,270	250,566	247,456
	538,017	141,096	170,385	168,270	708,402	309,366
Balance due at end of year	$ 1,199,239	$ 1,385,461	$ 507,780	$ 363,911	$ 1,707,019	$ 1,749,372

8. Debentures payable

These debentures, due on December 31, 2012, are non-interest bearing and are payable to the SLSDC.

9. Bridge use

With the approval of the National Transportation Agency of Canada, the Joint Venture continues the practice of providing free usage of the bridge system to certain North American Indians. This represents a substantial portion of the Bridge traffic.

10. Related party transactions

Included in expenses are executive, legal and administrative support provided by FBCL. These services amounted to $50,305 (nil in 1998). In 1998, The St. Lawrence Seaway Authority provided administrative support and engineering services in the amount of $49,595. The Joint Venture also enters into various other transactions with the Government of Canada, its agencies and other Crown corporations, in the normal course of business.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

($000's)

	1995	1996	1997	1998	1999
Revenues	$ 2,950	$ 2,915	$ 2,795	$ 2,871	$ 3,202
Expenses	2,492	2,605	2,603	2,427	2,614
Operating Profit	458	310	192	444	588
Due to The St. Lawrence Seaway Authority as a bridge user charge	-	-	-	-	-
Balance to be divided 50/50 as per the joint venture agreement	458	310	192	444	588
Due to the Saint Lawrence Seaway Development Corporation	229	155	96	222	294
Due to the St. Lawrence Seaway Authority/The Federal Bridge Corporation Limited	$ 229	$ 155	$ 96	$ 222	$ 294

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7

DIRECTORS OF THE CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues*
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci
Albert S. Jacquez

* Audit Committee Members

OFFICERS

Michel Fournier ..... President
Albert S. Jacquez ..... Vice-President
Erman J. Cocci ..... Vice-President
Nicole Voyer ..... Corporate Secretary
Gerard Lalonde ..... Treasurer
Edward Margosian ..... Assistant Treasurer
Roger J. Forgues ..... Assistant Treasurer
Marc C. Owen ..... Deputy General Counsel
Hendrik H. Saaltink ..... General Manager

La Corporation du Pont International de la Voie maritime, Ltée.

RAPPORT ANNUEL '99

Année terminée le 31 décembre

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée gère le système international de ponts à péage reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York).

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée fonctionne comme une coentreprise sous les termes d'une entente entre les propriétaires, La Société des ponts fédéraux, Limitée et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Voici les objectifs de la Corporation :

- *Exploiter et maintenir un système international de ponts à péage;*
- *Assurer une circulation sécuritaire et efficace des véhicules ainsi que la protection de l'environnement; et*
- *Remettre les surplus financiers annuels aux propriétaires.*

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

le 10 mai 2000

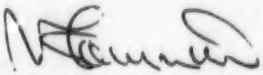
L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, pour l'exercice 1999.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Président et administrateur



Michel Fournier

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

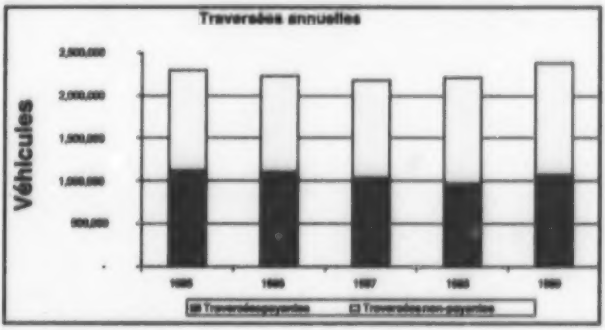
CIRCULATION

La Corporation du Pont international de la Voie maritime Ltée (CPIVM) gère une importante traverse internationale à péages qui contribue d'une façon significative à l'économie de l'est ontarien ainsi qu'à celle du nord de l'état de New-York.

Il y a eu 2 378 864 traversées de véhicules en 1999. Ceci représente une augmentation de 7,6% comparativement à 1998. Nous attribuons cette augmentation du trafic, en partie, aux activités d'un casino dans le nord de l'état de New-York (Hogansburg).

Dans le cadre de l'expropriation originale du territoire de la réserve pour la construction de la traversée, la CPIVM fournit des laissez-passer aux Mohawks d'Akwesasne pour traverser les ponts. Ces laissez-passer leur permettent d'utiliser les ponts gratuitement. Le pourcentage de trafic non-payant continue d'augmenter. Plus de 55% du trafic ne paye pas.

L'année 1999 est la première année depuis 1992 où le nombre de traversées payantes a augmenté.



EXPLOITATION ET ENTRETIEN

L'année 1999 était la première année complète d'exploitation comme filiale de la Société des Ponts fédéraux Limitée.

En mai 1999, les voyageurs ont pu commencer à utiliser une nouvelle méthode de paiement. Cette méthode a remplacé la vente de livrets de billets à rabais. Le nouveau système permet aux clients de déposer des fonds à l'avance et de déduire le coût des traversées en présentant une carte individuelle encodée (la carte de débit). Les clients reçoivent le même rabais que lors de l'utilisation des livrets de billets. La Corporation retire deux bénéfices de ce système, soit une plus grande rapidité lors des transactions au poste de péage et une réduction de papier. La réponse des clients à ce nouveau système a été immédiate et enthousiasmée. Plus de 7 000 cartes de débit sont présentement en circulation.

Les négociations entre la CPIVM et la Société des Ponts fédéraux Limitée avec les représentants mohawks n'ont pas aboutit à une entente en ce qui concerne l'utilisation et l'administration des laissez-passer pour les ponts. En octobre, plusieurs membres de la tribu mohawk ont retiré une barrière de circulation et ont érigé leur propre barrière à côté du poste de péage. La CPIVM et la Société des Ponts fédéraux Limitée travaillent présentement avec les Mohawks d'Akwesasne pour remédier à cette situation.

La CPIVM a débuté un projet de 100 000$ pour améliorer la sécurité et la circulation à l'intersection des routes sur l'Île de Cornwall. Ce projet se terminera en l'an 2000.

Les équipes d'entretien de la CPIVM ont terminé un projet pour renforcer la structure du Pont du chenal sud en remplaçant des pièces importantes des poutres de renforcement. Ce projet a assuré la durabilité à long-terme des structures, mais il n'a pas permis d'augmenter le poids limite permis sur le tablier du pont, soit 52,2 tonnes métriques.

Les équipes d'entretien ont débuté un programme qui consiste à repeindre les tours du Pont du chenal sud. Ce travail consiste à enfermer les tours, à enlever la peinture existante grâce au sablage abrasif, et à appliquer la nouvelle couche de peinture en utilisant un vaporisateur. D'autres portions de la structure seront repeintes de la même façon subséquemment.

Les opérations n'ont pas été affectées lors du passage à l'an 2000.

FINANCES

Les résultats financiers ont excédé les attentes. Ceci est principalement dû à l'augmentation du trafic, ce que nous avons déjà mentionné.

Les revenus de péage pour l'année 1999 ont été de 3 021 000$, soit 335 000$ plus élevés que ceux collectés pendant l'année 1998.

La Corporation a réalisé un excédent des revenus sur les dépenses de 588 000$ comparé à celui de l'année précédente, soit 444 000$.

La CPIVM a pu repayer une portion de la dette à la Société des Ponts fédéraux Limitée. Ce remboursement a réduit la dette totale due aux bailleurs de fonds à 1 700 000$. La CPIVM ne peut pas remettre plus d'argent à ces derniers pour réduire le capital à cause de son besoin immédiat de fonds pour payer les travaux d'entretien déjà planifiés.

PRÉVISIONS

Les futurs travaux d'entretien représenteront un défi financier à la CPIVM ainsi qu'aux bailleurs de fonds impliqués dans le partenariat. Une analyse d'ingénierie effectuée en 1999 a identifié des bénéfices considérables à être réalisés en remplaçant le Pont à haut niveau du chenal nord par un pont plus court et possédant une structure plus basse. La CPIVM continuera à explorer cette option.

La CPIVM prévoit que le volume de trafic payant en l'an 2000 va demeurer semblable au niveau de l'année 1999. Les revenus augmenteront d'environ 1% par année à cause de l'accroissement du volume de trafic causé par les camions. Le trafic non-payant continuera d'augmenter en proportion du trafic total.

Hendrik Saaltink, ingénieur
Directeur général

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel sont du ressort de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Corporation maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les opérations et les événements sont enregistrés comme il se doit. Le système de contrôle interne est complété par un examen périodique des différents aspects des activités de la Corporation qu'effectue le service de vérification interne.

Le Conseil d'administration doit s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne la communication de l'information financière et le contrôle interne. Le Conseil d'administration assume ces responsabilités avec le concours de son Comité de vérification, lequel est composé de trois administrateurs qui ne sont pas des employés de la Corporation.

Le Comité de vérification se réunit avec la direction, le vérificateur interne et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus de passer en revue les états financiers annuels de la Corporation et d'en recommander l'approbation par le Conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe a un accès général et libre aux administrateurs de la Corporation.

Il appartient au vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport sur ceux-ci.

Le président et administrateur,

Michel Fournier

Le trésorier,

Gérard Lalonde

Cornwall (Ontario)
Le 3 mars 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de la Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée au 31 décembre 1999 et les états des revenus et dépenses et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 décembre 1999 ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Corporation dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Corporation.

Pour le vérificateur général du Canada

R. Flageole

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 3 mars 2000

La Corporation du Pont interna

(une c

Bilan au 3

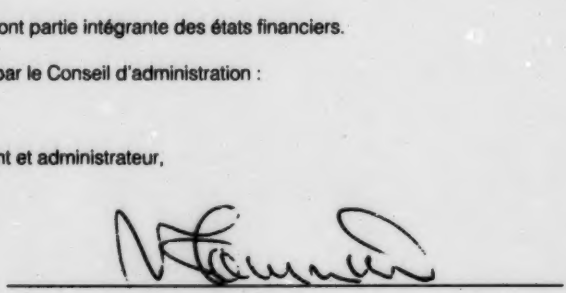
ACTIF

	1999	1998
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	1 028 168 $	978 881 $
Débiteurs (note 4)	123 414	86 314
Taxe sur les produits et services remboursable	4 093	8 410
	1 155 675	1 073 605
Immobilisations (note 5)	519 518	328 317
Réparations importantes reportées (note 6)	754 565	949 658
	2 429 758 $	2 351 580 $

Les notes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le président et administrateur,



l de la Voie maritime, Ltée

eprise)

écembre 1999

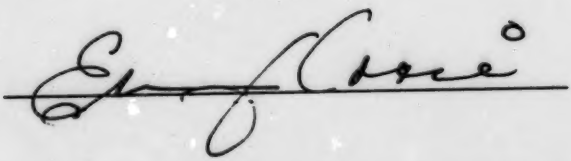
PASSIF

	1999	1998
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 4)	203 530 $	85 128 $
Revenu reporté	127 588	125 636
Dépôts des clients	64 223	64 635
	395 341	275 399
À long terme		
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 7)	1 707 017	1 749 371
Débentures à payer (note 8)	8 000	8 000
Indemnités de cessation d'emploi courues	311 400	310 810
	2 026 417	2 068 181

AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Capital-actions		
Autorisé – 50 actions ordinaires d'une valeur nominale de 1 000 $ chacune Émis et entièrement libéré - 8 actions ordinaires	8 000	8 000
	2 429 758 $	2 351 580 $

Le vice-président et administrateur,



La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État des revenus et dépenses
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Revenus		
Péages	3 020 640 $	2 686 073 $
Locations	125 749	120 035
Intérêts	50 887	55 952
Divers	4 946	9 480
	3 202 222	2 871 540
Dépenses		
Entretien	1 053 360	983 706
Perception des péages	635 939	663 222
Administration	514 711	433 653
Amortissement des immobilisations et des réparations importantes reportées	332 162	269 640
Intérêts sur les sommes à payer aux coentrepreneurs (note7)	78 132	76 876
	2 614 304	2 427 097
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice	587 918 $	444 443 $
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice selon l'entente de coentreprise (note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	293 959 $	222 221 $
La Société des pont fédéraux Limitée	293 959	222 222
	587 918 $	444 443 $

Les notes font partie intégrante des états financiers.

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Activités d'exploitation		
Excédent des revenus sur les dépenses avant la répartition aux coentrepreneurs	587 918 $	444 443 $
Ajustements pour :		
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	35 204	34 346
Amortissement des immobilisations et des réparations importantes reportées	332 162	269 640
	955 284	748 429
Variation nette des éléments suivants :		
Augmentation des débiteurs	(32 782)	(34 126)
Augmentation des comptes à payer et charges à payer	117 989	(46 146)
Augmentation du revenu reporté	1 952	6 011
Paiement d'indemnités de cessation d'emploi	(34 616)	-
Fonds générés par l'exploitation	1 007 827	674 167
Activités d'investissement		
Dépenses en immobilisations	(328 270)	(57 565)
Fonds utilisés par les activités d'investissement	(328 270)	(57 565)
Activités de financement		
Paiements des sommes à payer aux coentrepreneurs	(708 402)	(309 366)
Augmentation des intérêts à payer aux coentrepreneurs	78 131	76 876
Fonds utilisés par les activités de financement	(630 271)	(232 490)
Augmentation nette de l'encaisse et des placements à court terme	49 287	384 112
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	978 881	594 769
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	1 028 168 $	978 881 $

Les notes font partie intégrante des états financiers.

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

Notes aux états financiers
du 31 décembre 1999

1. Pouvoirs et activités

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM) a été constituée en 1962 en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*, et continuée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Jusqu'au 1er octobre 1998, la CPIVM était une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Dans le contexte de la commercialisation de la voie maritime, et conformément à une directive du ministre des Transports, émise en vertu du paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*, les droits, titres et intérêts de l'AVMSL dans la CPIVM ont été transférés à La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). Ainsi, la CPIVM est maintenant une filiale de la SPFL, une société d'État établie en vertu de la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Alors qu'elle était une filiale de l'AVMSL, la CPIVM était assujettie à certains articles de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, qui traitent principalement des droits que peut imposer la Corporation. Suite à l'abrogation de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, ces dispositions continuent de s'appliquer en vertu des règlements émis sous la *Loi maritime du Canada*.

Le but de la CPIVM est d'exploiter et de gérer le pont international reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York) selon l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957 entre l'AVMSL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Le pont comprend deux sections principales, la travée du chenal nord et la travée du chenal sud.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici une récapitulation des conventions comptables importantes :

Excédent des revenus sur les dépenses

L'excédent des revenus sur les dépenses est réparti selon les modalités prévues dans l'entente de coentreprise, tel qu'il est décrit à la note 7. L'excédent des revenus sur les dépenses est la somme amassée pour le compte de la SPFL et la SLSDC et ne constitue pas un profit pour la coentreprise.

Conversion de devises

Les frais de péage pour l'utilisation du pont sont acceptés au pair en devise américaine et canadienne. Les opérations conclues en monnaie étrangère, principalement les péages perçus en dollars américains, sont converties en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de l'opération.

Placements à court terme

Les placements à court terme sont comptabilisés au coût.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Ces immobilisations comprennent des biens mobiliers et des biens détachables acquis pour l'exploitation du pont. Le coût de la travée du chenal nord est comptabilisé aux livres de la SPFL. Le coût de la travée du chenal sud est comptabilisé aux livres de la SPFL (32 p. 100) et de la SLSDC (68 p. 100).

Le coût des travaux d'amélioration effectués sur la travée du chenal nord pour maintenir l'efficience des opérations et pour en assurer la fiabilité sont inscrits dans les comptes de la coentreprise. Le coût des améliorations est capitalisé lorsqu'elles augmentent le potentiel de service de l'actif. Tout paiement effectué pour le compte des coentrepreneurs pour les réparations majeures et les améliorations à la travée du chenal sud incombe directement aux deux coentrepreneurs et, par conséquent, ces coûts ne sont pas comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations ou comme charges dans les états financiers de la coentreprise.

L'amortissement est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations et calculé selon la méthode linéaire, aux taux annuels suivants

Matériel roulant	10 % et 20 %
Matériel d'entretien	10 % à 20 %
Matériel de bureau et pour la perception des péages	10 % à 20 %
Bâtiments	5 % à 10 %
Matériel de pont	5 %
Travaux de réfection	4,8 % à 10 %

Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées sont inscrites au prix coûtant. Les montants sont amortis selon la méthode linéaire sur une durée de vie utile estimative de 10 ans.

Indemnités de cessation d'emploi

La plupart des employés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi en conformité avec les conditions d'emploi. Le passif pour ces indemnités est inscrit aux comptes lorsque les droits aux indemnités sont acquis par les employés. Les indemnités de cessation d'emploi correspondent à une semaine de salaire pour chaque année de service, jusqu'à un maximum de 28 semaines, ou à 75 p. 100 des jours de congés de maladie accumulés par l'employé, selon que l'un est plus élevé que l'autre.

Régime de retraite

Les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique que gère le gouvernement du Canada. Tant l'employé que la coentreprise doivent verser des cotisations au Régime. Ces cotisations représentent l'obligation totale de la coentreprise découlant du régime de retraite et elles sont comptabilisées au moment où elles sont versées. Selon les lois actuelles, la coentreprise n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Revenu reporté

Le revenu provenant de la vente de billets et de cartes de débit pour les péages est reporté jusqu'au moment de leur retrait au cours de la période de deux ans suivant le mois de la vente. Les argents reçus ayant trait aux billets de péage qui n'ont toujours pas été retirés au cours de cette période de deux ans, sont comptabilisés à titre de revenu de péage.

Dépôts des clients

La coentreprise détient un dépôt de sûreté pour les clients qui ont un compte de crédit. Le montant détenu équivaut environ au coût de trois mois de transit. Les dépôts sont remboursés, sans intérêts, lorsque les comptes sont fermés.

3. Encaisse et placements à court terme

Dans le cours normal de ses activités, la coentreprise investit ses excédents de fonds temporaires dans des dépôts à court terme dans des établissements financiers canadiens. Au 31 décembre 1999, la coentreprise avait des placements de 901 652 $ en dépôts à court terme et en bons du Trésor du Canada (786 296 $ en 1998). Le taux de rendement des placements à court terme a varié de 3,7 à 4,9

p. 100 au cours de l'exercice (de 3,9 à 5,85 p. 100 en 1998). La coentreprise gagne aussi des intérêts au taux préférentiel moins 2,5 p. 100 sur l'argent qu'elle a en banque lorsque le solde mensuel excède 100 000 $. Le montant enregistré équivaut approximativement à sa juste valeur.

4. Débiteurs, créditeurs et charges à payer

Les montants sont engagés dans le cours normal des activités. Ils sont habituellement à recevoir ou à payer en-deçà d'un mois et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun équivaut approximativement à sa juste valeur.

5. Immobilisations

	1999		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	209 272 $	199 887 $	9 385 $
Matériel d'entretien	650 073	313 179	336 894
Matériel de bureau et pour la perception des péages	580 247	514 169	66 078
Bâtiments	68 815	28 924	39 891
Matériel de pont	40 007	26 005	14 002
Travaux de réfection	97 834	44 566	53 268
	1 646 248 $	1126 730 $	519 518 $

	1998		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	209 272 $	193 376 $	15 896 $
Matériel d'entretien	321 802	223 044	98 758
Matériel de bureau et pour la perception des péages	580 247	483 767	96 480
Bâtiments	68 816	25 856	42 960
Matériel de pont	40 007	24 004	16 003
Travaux de réfection	97 834	39 614	58 220
	1 317 978 $	989 661 $	328 317 $

6. Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées représentent le coût d'un projet de réhabilitation important achevé en 1995. Ce projet visait à assurer la fiabilité de la travée du chenal nord au cours des années à venir.

	1999	1998
Coût	1 886 413 $	1 886 413 $
Amortissement cumulé	1 131 848	936 755
Valeur comptable nette	754 565 $	949 658 $

7. Sommes à payer aux coentrepreneurs

En vertu de l'entente de coentreprise, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses doit être réparti également entre les coentrepreneurs. De plus, de l'intérêt est crédité sur le solde dû aux coentrepreneurs. Finalement, ce sont la SPFL et la SLSDC qui doivent assumer les coûts des principales réfections ou des améliorations engagés pour assurer la fiabilité de la travée du chenal sud dans un rapport de 32 p. 100 et 68 p. 100 respectivement.

Les sommes à payer à l'AVMSL, à la SPFL et à la SLSDC sont comme suit et seront versées lorsque des fonds seront disponibles :

	SPFL		SLSDC		Total	
	1999	1998	1999	1998	1999	1998
Solde au début de l'exercice	1 385 461 $	1 242 425 $	363 911 $	294 994 $	1 749 372 $	1 537 419 $
Intérêts crédités	57 836	61 910	20 295	14 966	78 131	76 876
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses	293 959	222 222	293 959	222 221	587 918	444 443
	1 737 256	1 526 557	678 165	532 181	2 415 421	2 058 738
Versements au cours de l'exercice						
-Remise partielle de l'excédent des revenus sur les dépenses des exercices antérieurs	400 000	—	—	—	400 000	—
-Intérêts	57 836	61 910	—	—	57 836	61 910
-Au nom de la SPFL et la SLSDC sur la travée du chenal sud	80 181	79 186	170 385	168 270	250 566	247 456
	538 071	141 096	170 385	168 270	708 402	309 366
Sommes à payer à la fin de l'exercice	1 199 239 $	1 385 461 $	507 780 $	363 911 $	1 707 019 $	1 749 372 $

8. Débentures à payer

Ces débentures, qui viennent à échéance le 31 décembre 2012, ne portent pas d'intérêts et sont remboursables à la SLSDC.

9. Utilisation du pont

La coentreprise, avec l'approbation de l'Office national des transports du Canada, continue d'offrir gratuitement l'utilisation du système de pont à certains Indiens d'Amérique du Nord. Ce groupe représente une partie importante de la circulation sur le pont.

10. Opérations entre apparentés

Les dépenses incluent des services exécutifs, légaux et administratifs fournis par la SPFL. Les services totalisaient 50 305 $ en 1999 (néant en 1998). L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fourni des services d'administration et d'ingénierie de l'ordre de 49 595$ en 1998. La coentreprise effectue diverses autres opérations avec le gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État dans le cours normal des affaires.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

(en milliers de dollars)

	1995	1996	1997	1998	1999
Revenus	2 950 $	2 915 $	2 795 $	2 871 $	3 202 $
Dépenses	2 492	2 605	2 603	2 427	2 614
Bénéfice d'exploitation	458	310	192	444	588
Redevances pour l'utilisation du pont à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	-	-	-	-
Solde à répartir 50/50 selon l'entente de coparticipation	458	310	192	444	588
Somme à payer à la "Saint Lawrence Development Corporation"	229	155	96	222	294
Somme à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent/ Somme à payer à la Corporation des ponts Fédéraux Limitée	229 $	155 $	96 $	222 $	294 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

ADMINISTRATEURS DE LA CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues *
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci
Albert S. Jacquez

* Membres du comité de vérification

DIRIGEANTS

Michel Fournier ..... Président
Albert S. Jacquez ..... Vice-président
Erman J. Cocci ..... Vice-président
Nicole Voyer ..... Secrétaire Corporative
Gerard Lalonde ..... Trésorier
Edward Margosian ..... Trésorier adjoint
Roger J. Forgues ..... Trésorier adjoint
Marc C. Owen ..... Avocat-conseil adjoint
Hendrik H. Saaltink ..... Gestionnaire